

Zu gewinnen: STRAßEN-HYUNDAI I30N IM LIQUI MOLY-TCR-DESIGN

Motorsport exklusiv

Nr. 55 | Deutschland 9,80 €, Österreich 10,80 €, Schweiz 19,60 SFR, Belgien, Niederlande, Luxemburg 11,25 €

# PITWALK

www.pitwalk.de

Racer's finest



## NEUSTART

MIT VOLLGAS AUS  
DER ZWANGSPAUSE

## GUTE ALTE ZEIT

DIE STW LEBT



# GANZE KERLE

WILDE STORYS VON HARTEN KNOCHEN

# INHALT



## Die Frau am Strom

In der Formel E ist Homeoffice an der Tagesordnung. Nur wer im Simulator in stundenlanger Feinarbeit seine Heimarbeit macht, kann später bei den Stadtrennen Erfolg haben. Bei Porsche erweist sich die eidgenössische Rennfahrerin Simona de Silvestro als die starke Frau hinter den eigentlichen Piloten Neel Jani und André Lotterer. Seite 20

## Goin' Green

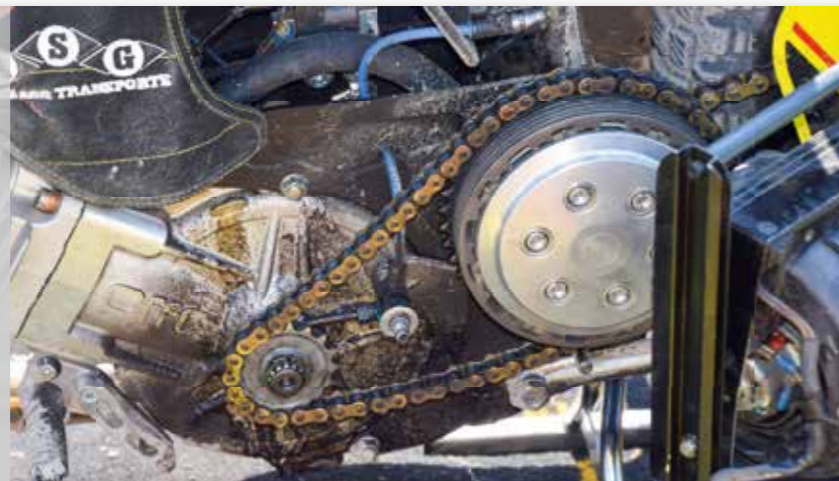
- 20 **Electric Ladyland**  
Simona de Silvestro – die starke Frau hinter Porsches Formel E-Team
- 30 **Pony Car Wars Reloaded**  
Ford macht vor, wie E-Autos im Sport artgerecht eingesetzt werden

## Cover Story Neustart

- 38 **Aussie Fit**  
Mark Webber zeigt, wie man die Homeoffice-Kilos wieder los wird
- 46 **Putzfimmel**  
So bekämpfen Sie die Viren im eigenen Auto
- 48 **Ossiloop**  
Ein Speedwayverein aus Ostfriesland brach als Erster die Seuchenstarre
- 60 **„Wenn die Anderen sich zurückziehen, ist das unsere Gelegenheit“**  
Liqui Moly-Chef Ernst Probst zieht in der Krise andere Saiten auf
- 80 **Maskenball**  
So gelang die gespenstische Wiederaufnahme der Formel 1-Saison
- 124 **Wirtschaftswunder**  
Die Engländer führen vor, wie Motorsport krisenfest gemacht wird

## Vorstart

Der Wiederbeginn des Motorsports geht maßgeblich auf private Eigeninitiativen zurück. Ein Speedwayverein in Ostfriesland hat mit Engagement und Hartnäckigkeit eine unerwartete Vorreiterrolle für ganz Rennsport-Deutschland eingenommen, und PITWALK war natürlich bei dem allerersten Event nach den Lockerungen dabei. Seite 48



## Wildwest-Geschichten

Es ist gar nicht so lange her, da hat der Motorsport noch echte Heldengeschichten geschrieben. In PITWALK schauen einige Hauptdarsteller der wilden Jahre auf ihre haarsträubendsten Storys zurück. Seite 168

## Genießer-Tipp

- 68 **Goldene Zeiten**  
Das DTM will nach Corona in St. Petersburg starten. Da muss man mit
- 96 **„Man isst nur den Mittelsmann“**  
IMSA-GT-Ass Andy Lally ernährt sich vegan – aus ethischen Gründen und mit erstaunlichen Effekten

## VORN IN THE USA

- 104 **VEB Horch' und guck'**  
Kolumnist Simon Pagenaud erklärt, welche Rolle Spotter bei Ovalrennen spielen

## Good Old Boys

- 114 **Speedy Rodríguez**  
Ein mexikanischer Lebemann mischt den europäischen Rennsport auf

## Cover Story Wild Boys

- 138 **Opel-Gang**  
In Niedersachsen steht ein ganzer Stall voller STW-Opel – pingelig behütet
- 152 **Wem die Runde schlägt**  
Mark Blundell fuhr schneller, als das Team erlaubte

## Teufelskerle

- 162 **Der Killer aus Bayern**  
Franz Konrad schildert den größten Skandal der deutschen Formel 3-Geschichte
- 168 **Ein Auto hat auch eine Seele**  
Die ersten Rennen von Juan Manuel Fangio

## Auf Posten

Der US-Motorsport wartet mit einer ganzen Reihe exotischer Besonderheiten auf, und Indy 500-Sieger Simon Pagenaud kennt sie alle. In seiner neuen Exklusivkolumne erklärt der Franzose die Rolle von „Spottern“ – eine Planstelle, die es nur bei Ovalrennen gibt. Seite 104

## Gearbox

- 3 **Talking about**  
Chefredakteur Norbert Ockenga über den Neustart nach Covid-19
- 6 **Must have**  
Neue Geschenke für Racer mit Stil
- 112 **Must read**  
In der Coronapause hatte man so viel Zeit zum Lesen, dass jetzt neue Bücher her müssen
- 178 **Letzte Runde**  
Der Cartoon zur Lage der Nation
- 179 **Impressum**  
Die Macher von Racer's finest





# ELECTRIC LADYLAND

Text: Norman O'Connor  
Fotos: Porsche, Archiv Simona de Silvestro

Simona de Silvestro ist als Simulatorfahrerin eine der heimlichen Stützen des Porsche-Werksteams in der Formel E. Die 31-jährige Eidgenossin bestreitet zudem das GT-Masters im Team des früheren Le Mans-Siegers Timo Bernhard – und zeigt damit, dass man elektrischen und klassischen Motorsport sehr wohl unter einen Helm bringen kann.

# PONY CAR WARS RELOADED

Die Elektrifizierung belebt alte Rivalitäten der Rennbahn wieder. In den USA fordert Ford mit einem Elektro-Mustang den alten Gegner Chevrolet heraus – der seinen Camaro ebenfalls auf Strom laufen lässt. Das Duell spiegelt die legendären Trans-Am-Jahre zwischen 1966 und 1971 wider. Nur: Dieses Mal findet der Krieg der Pony Cars dort statt, wo E-Motoren ihre größte Stärke offen ausspielen können – auf den Dragstrips der Staaten.



Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Ford

# AUSSIE FIT

---

Mark Webber ist auch nach dem Ende seiner aktiven Rennfahrerkarriere immer noch ein Vorbild in Sachen Fitness und Disziplin. Hier erklärt der ehemalige Le Mans-Sieger aus Australien, wie jeder seine zusätzlichen Pfunde, die er sich während des Coronastubenarrests angefuttert hat, in Heimarbeit auch wieder loswerden kann.

---

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Porsche



# PUTZ-FIMMEL

Text: Dr. Jenny Dodman  
Fotos: Ford

So langsam dürfen wir wieder leben – und auch der Motorsport erwacht aus seinem Coronakoma. Doch die Gefahr einer neuen Infektionswelle bleibt latent. Deswegen sollte man im Alltag weiter Vorsicht walten lassen. Auch beim Autofahren kann man sich aktiv gegen die Ansteckungswelle schützen – erklärt Dr. Jenny Dodman, Medizinvorstand bei Ford in Großbritannien.



- 1: Türgriffe
- 2: Türrahmen und Dach
- 3: Kofferraum/Ladekante
- 4: Tankdeckel
- 5: Reifenventil und -kappen

sein – so wie aktuell beim Coronavirus der Fall. Umso wichtiger ist daher das Thema Hygiene.

Wenn jemand, der mit Covid-19 infiziert ist, hustet oder niest, produziert er Tröpfchen, die das Virus enthalten. Diese Tröpfchen fallen auf Oberflächen und Gegenstände in der näheren Umgebung. Wenn jemand dann diese kontaminierten Oberflächen und Gegenstände mit den Händen berührt und sich anschließend ins Gesicht fasst, kann das Virus auf Augen, Mund oder Nase übertragen und vom Körper

**U**m uns herum schwirren ständig Mikroorganismen. Das ist völlig normal. Nur ein sehr kleiner Teil davon kann für uns schädlich



aufgenommen werden. Deshalb ist das Händewaschen so wichtig. Idealerweise sollte man Seife verwenden oder, falls keine Seife verfügbar ist, ein Handdesinfektionsmittel, das mindestens 70 Prozent Alkohol enthält.

Der Hauptübertragungsweg ist, direkt in die Richtung eines anderen zu husten, niesen oder auch sprechen. Wahrt man allerdings einen Mindestabstand von einhalb Metern, gehen Virologen davon aus, dass eine Übertragung unwahrscheinlich sei. Es ist jedoch noch nicht vollständig geklärt, wie lange das Virus auf einer Oberfläche überleben kann, zumal die Beschaffenheit von Oberflächen stark variiert. Studien mit anderen Viren desselben Stamms legen aber nahe, dass das Infektionsrisiko in den meisten Fällen spätestens nach 72 Stunden signifikant sinkt.

Handelsübliche Haushaltsreinigungsmittel sind auch gegen das Coronavirus wirksam. Besondere Aufmerksamkeit sollte im Auto den häufig berührten Bereichen gewidmet werden – wie Lenkrad, Türgriffe, Schalthebel, Knöpfe, Touchscreen, Armlehnen und Sitzverstellungen. Auch die Sicherheitsgurte sollten auf der Sauberkeitscheckliste jedes Fahrers ganz oben stehen, denn Gurte liegen direkt am Körper an und könnten deswegen möglicher Weise sogar die Hauptlast der von Husten und Niesen ausgehenden Tröpfchen tragen.

Zur Reinigung und Desinfektion des Fahrzeuginnenraums darf man keine Produkte verwenden, die Bleichmittel oder Wasserstoffperoxid enthalten. Außerdem sollte man Mittelchen auf Ammoniakbasis meiden, da sie einige Spezialbeschichtungen in den Cockpits angreifen könnten.

- 1: Türgriffe und -verriegelung
- 2: Elektrische Fensterheber und Außenspiegel-Einstellung
- 3: Türablage
- 4: Lenkrad mit Signalhorn und Lenksäulenhebel
- 5: Lüftungsdüsen
- 6: Armaturenräger
- 7: Start-/Stoppknopf
- 8: Instrumententafel
- 9: Klimaregler
- 10: Schaltknäufel

## AUCH DAS SOLLTE GEREINIGT WERDEN:

Hutablage, Kofferraumboden, Schiebedachschalter, Sicherheitsgurte und -schlösser, Sitzhöhen-einstellung, Fahrzeugschlüssel, Handbremse, Handschuhfach, Betriebsanleitung, Getränkehalter, Rückspiegel, Innenbeleuchtung, Kopfstütze

Viele betrachten das Tragen von Handschuhen auch beim Autofahren als Schutzmaßnahme. Es gilt allerdings zu beachten, dass Handschuhe beim Berühren einer mit Covid-19 kontaminierten Oberfläche ebenfalls mit dem Virus befallen werden können. Das Anfassen des eigenen Gesichts sollte also auch hier in jedem Fall vermieden werden.

Eine Fahrzeugreinigung sollte stets erfolgen, wenn eine Oberfläche kontaminiert sein könnte, etwa nach der Nutzung des Autos durch einen anderen Fahrer. Dazu ist es ratsam, ein Handdesinfektionsmittel im Auto zu lassen und einige Reinigungstücher im Handschuhfach aufzubewahren.



# OSSIT LOOP

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Heike Kleene

Ein kleiner Speedwayverein aus Ostfriesland hat als erster Motorsportveranstalter Deutschlands die Coronapause überwunden. Bereits am Muttertagswochenende konnte im geschichtsträchtigen Motodrom Halbmond wieder ein offenes Training für Speedway und Motocross ausgerichtet werden – während der gesamte Automobilsport noch ratlos vor den öffentlichen Auflagen stand, schafften die Norddeutschen kurzerhand Fakten. Wie kam es zur abrupten Lockerung, und was steckt hinter dem Verein mit seiner bewegten Geschichte, der plötzlich zum Vorbild für eine ganze Motorsportnation wurde?



Die Coronakrise erschüttert die Autobranche und damit auch den Motorsport. Während viele Unternehmen und Teams um ihre Zukunft fürchten und sich das große Sparen und Wehklagen häufen, setzt eine Firma auf einen völlig anderen Weg: Liqui Moly geht vehement in die Offensive, um als Gewinner aus der Krise herauszukommen. Firmenchef Ernst Prost erklärt, warum das schwäbische Haus völlig anders agiert als die meisten anderen Unternehmen in Deutschland – und wie sich das auf den Rennsport auswirkt.

WENN DIE ANDEREN  
SICH ZURÜCKZIEHEN,  
IST DAS UNSERE  
GELEGENHEIT

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Liqui Moly





# Goldene ZEITEN

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Heike Kleene

Das Deutsche Tourenwagen-Masters möchte nach der Corona-pause Geschichte schreiben: Noch im Sommer soll die Serie den „Igora Drive“ eröffnen – eine Rennstrecke gut 50 Kilometer außerhalb von Sankt Petersburg. Da das DTM nach der Audi-Abzugs-erklärung vor einer unsicheren Zukunft steht, ist das Gastspiel in der Zarenstadt eines jener Rennen, das man nicht verpassen sollte – verkörpert es doch womöglich Aufbruch und Finale in einem. Zudem ist der Zeitpunkt für eine Reise in die prunkvolle Ostseemetropole ohnehin gerade so günstig wie selten.

# MASKENBALL

Endlich erwacht auch die Formel 1 wieder aus ihrem Coronastillleben. Der Plan, 2020 trotz Covid-19 auf Gedeih und Verderb noch so viele Grands Prix wie möglich zu fahren, ist nötig, um eine Pleitewelle zu vermeiden. Welche wirtschaftlichen und logistischen Zwänge stecken hinter dem Wahnsinn von Mehrfachrennen am selben Ort und ohne Zuschauer? Und wie geht's der Formel 1 mit und nach der Seuche?

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Mercedes, Red Bull Content Pool, McLaren, Ferrari



# MAN ISST NUR DEN *Mittelsmann*

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: IMSA, Heike Kleene

Dass Rennfahrer viel Wert auf eine ausgewogene und gesundheitsbewusste Ernährung legen müssen, gehört längst zur Allgemeinbildung. Doch der US-amerikanische GT-Star Andy Lally geht noch einen Schritt weiter: Der langjährige Porsche- und Audi-Pilot ernährt sich komplett vegan – aus tiefer Überzeugung zugunsten von gesteigertem Tierwohl und mit ungeahnten Nebeneffekten.



# VEB HORCH' UND GUCK'

Der US-Motorsport wartet mit einer Besonderheit auf, an die sich alle Novizen erst gewöhnen müssen. Bei den Ovalrennen souffliert ihnen ein eigener „Spotter“ Tipps zu Linienwahl und Fahrweise. Dieser Ausguck beobachtet das Rennen von einem hohen Turm aus – und ist via Funk direkt mit dem Piloten verbunden. PITWALK-Kolumnist Simon Pagenaud erklärt, wie das Vorsagen bei Höchstgeschwindigkeit funktioniert.



Text: Simon Pagenaud  
Fotos: Penske, Chevrolet

19 19  
40 71

*Good Old Boys*

**Pedro Rodríguez**

## Speedy *Rodríguez*

Text: Mark Cole  
Fotos: Porsche

Zwei mexikanische Brüder aus gutem Hause nutzen ihr elterliches Vermögen und ihren Wagemut, um für eine kurze Zeit in der Formel 1 und in der Sportwagen-WM für ordentlich Furore zu sorgen. Doch alt und glücklich werden beide dabei nicht.

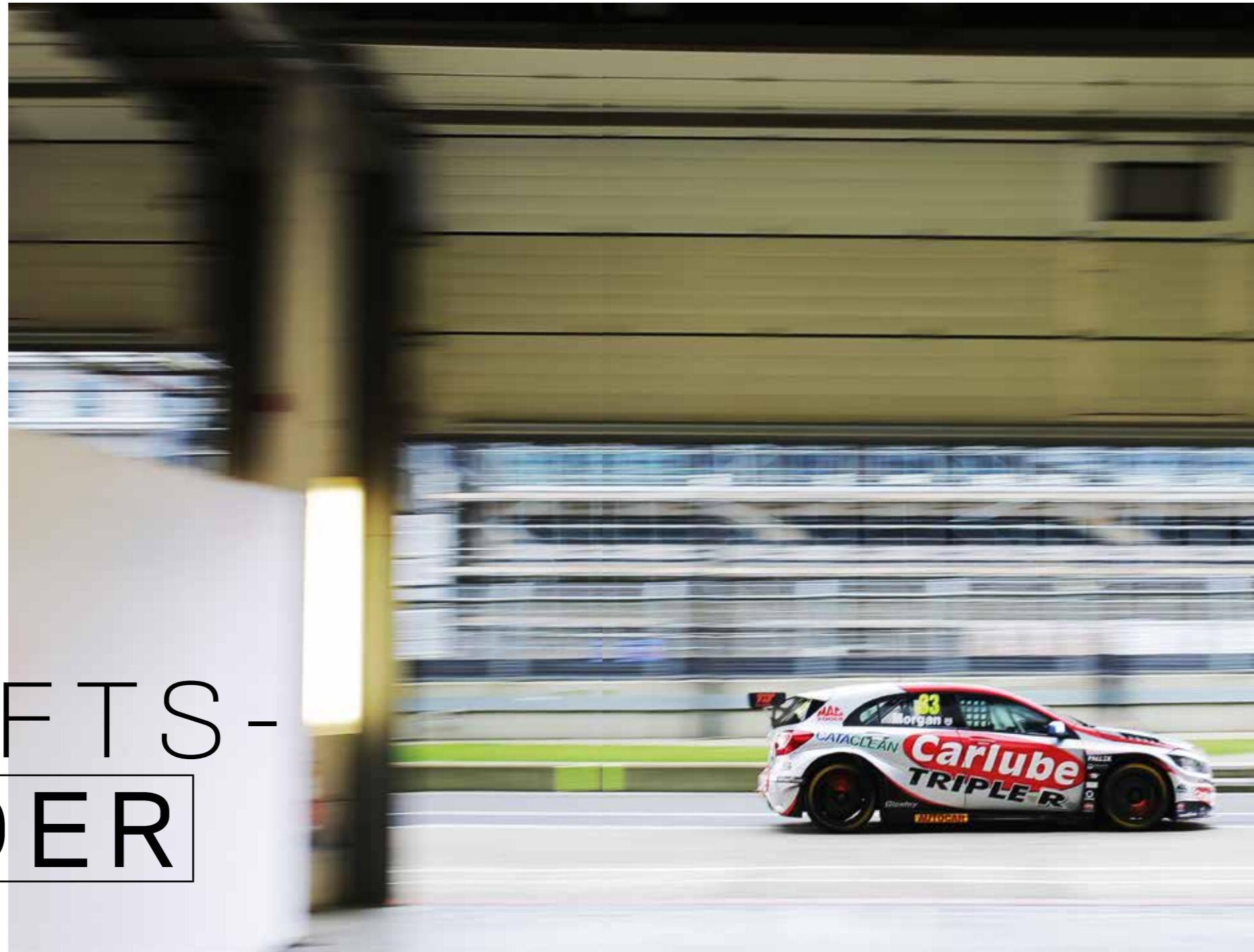
*M*it Nick Syrett legt man sich besser nicht an. Der Rennleiter des British Racing and Sportscar Club ist 2,10 Meter groß – und das auch nur, solange er lediglich auf Socken vor einem steht. Der Koloss von einem Funktionär hat gerade geflüstert bekommen, dass der JW-Porsche 917 einige Konkurrenten unter Gelb überholt habe – und so auf Platz 2 des 1.000-Kilometerrennens von Brands Hatch gekommen sei.

Schon in der zweiten Runde ist Barrie Smith mit seinem Lola T70 in einen Erdhügel neben der Rennstrecke in der südenglischen Grafschaft Kent gekracht. Schlamm, Grassoden und Erdklumpen klatschen gegen die Scheibe jener Hütte, in der seinerzeit die Journalisten zusammengepfertcht das Rennen beobachten. Syrett, überall nur als „The Guv'nor“ bekannt, beugt sich jetzt weit auf die Strecke und wedelt dem türkisen Porsche die Schwarze Fahne mit langen Armen entgegen.

Doch der Fahrer reagiert nicht auf die Aufforderung, einen Strafbesuch an der Box anzutreten. Auch eine Runde später kümmert sich Pedro Rodríguez am Steuer des 917 nicht um das Fahnsignal vom Rennleiter. Also stellt sich Syrett im strömenden Regen mitten auf die Start/Zielgerade, damit der Mexikaner ihn beim nächsten Mal auf jeden Fall sehen muss.

Das wagemutige Manöver des turmgroßen Engländers trägt Früchte. Rodríguez kommt an die Box. Alan Hearn, der Mechaniker von John Wyers Porsche-Team, erinnert sich in einer Mischung aus Heiterkeit und Entsetzen an die folgende Szene: „Syrett kommt mit Riesenschritten an unsere Box gestieft. Er ist vor Ärger über unseren renitenten Fahrer völlig außer sich. Ich sollte die Fahrertür öffnen, damit The Guv'nor mit Rodríguez reden kann. Ich konnte in Pedros Augen sehen, wie sauer er war, dass er reingerufen wurde. Syrett beugt sich ins Cockpit, schreit Rodríguez eine gute halbe Minute lang ununterbrochen an – und

# WIRT- SCHAFTS- WUNDER



Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Jakob Ebrey

Die Britische Tourenwagenmeisterschaft, kurz BTCC, gilt als die weltweit erfolgreichste Rennserie für Produktionswagen. Die Engländer haben nach dem Ende der Supertourenwagenzeit einen Sonderweg eingeschlagen, der ihr Championnat von den Einflüssen der Werksteams emanzipiert hat. Genau darin liegt der Grund für ihr stetiges Wachstum.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Heike Kleene

Steffan Irmeler pflegt ein ungewöhnliches Hobby: Er unterhält einen ganzen Stall voller geschichtsträchtiger Opel aus der Supertourenwagenzeit. Der pffiffige Unternehmer aus Niedersachsen schwärmt vom Historischen Motorsport in England – und nutzt die STW-Leidenschaft dazu, die Geschäftsfelder seiner Firma zu erweitern.

# OPEL- GANG

# Wem die Runde *schlägt*

Vor 30 Jahren holt Mark Blundell in der Qualifikation vorm 24-Stundenrennen von Le Mans den größten Vorsprung heraus, den je ein Pole-setter auf den Zweitplatzierten rausfahren konnte: Der Brite ist um mehr als sechs Sekunden schneller als der Rest des Feldes. Hinter der Fabelrunde steckt eine Geschichte, wie sie sich wohl nur in der Gruppe C zutragen konnte – und über die Blundell sich heute noch kaputtlachen kann.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Nissan USA



# „DER Killer AUS BAYERN“



Im Jahre 1981 ist Franz Konrad in einen der größten Skandale der deutschen Rennsportgeschichte verstrickt – ein Unfall-Abräumkommando beim Formel 3-Rennen auf dem Nürburgring. Im zweiten Teil der PITWALK-Serie über das wilde Leben und die atemberaubende Karriere des gebürtigen Österreichers erzählt Franz Konrad erstmals seine Version der Geschichte.

Text: Franz Konrad  
Fotos: Archiv Konrad Motorsport



**P**lötzlich hatte ich sogar Morddrohungen von der Kölner Mafia am Hals – und damit meine ich die echte Mafia. Nach dem Finale der Formel 3-DM 1981 sind die Dinge völlig aus dem Ruder gelaufen.

Dabei ist das erste Jahr im Formelsport lange verheißungsvoll gelaufen. Vorm Endlauf der Formel 3 bin ich Tabellenführer – vor Stefan Bellof und Frank Jelinski. Die beiden fahren im Rennstall von Bertram Schäfer, schon damals eine echte Großmacht in der deutschen Formel 3. Ich hangele mich dagegen im eigenen Team durch die Saison – mit einem Auto und einem Mechaniker.

Vorm Finale wissen wir lange Zeit nicht, ob und wie es beim nächsten Rennen weitergehen kann: Das Geld ist alle. Trotz einer realen Perspektive auf den Titel sieht es lange so aus, als könne ich das Rennen auf der Betonschleife des Nürburgrings nicht fahren.

## Abfangjäger

**D**as ganze Jahr über ist es schon hoch her gegangen zwischen den beiden Schäfer-Piloten und mir. Beim Flugplatzrennen in Diepholz hat Jelinski mich in der letzten Runde abschießen wollen. Doch

ich habe während des Abflugs noch Bellof mit abgeräumt – und so das Rennen trotzdem gewonnen. Ich sehe es heute noch vor mir, wie der Diepholzer Rennleiter Peter Rumpfkeil – ein Kerl wie ein Baum und ein Berufssoldat, den so schnell nichts schrecken kann – vor meinem Auto wegrennt, weil es ohne Räder auf ihn zuschießt. Und wie er mich noch auf der Flucht als Sieger abwinkt.

Um beim Finale fahren zu können, brauche ich unbedingt einen neuen Gönner. Also habe ich bei Klaus Zimmermann, dem Inhaber einer großen Lkw-Transportfirma in Köln, angerufen. Der hat vorher lange das Formel 3-Team von Bertram Schäfer gefördert. Dort fährt nun der junge Stefan Bellof – der Komet des deutschen Motorsports, von allen Seiten als der neue Superstar ausgemacht und entsprechend unterstützt.

## Wagenstandsanzeige

**D**er Kölner Immobilienmagnat Georg Loos greift Bellof bei Schäfer finanzkräftig unter die Arme – und sein Stadtgenosse Klaus Zimmermann kommt auf die rettende Idee für den Nürburgring: Der Nürnberger Jochen Dauer hat noch ein bisschen Geld, aber nach einigen Wanderjahren in den Nachwuchsformeln kein

# EIN AUTO HAT EINE SEELE

Juan Manuel Fangio



Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Daimler, Archivo Museo Fangio

Juan Manuel Fangio lernt in jungen Rennfahrerjahren all' jene Tugenden, die ihn später zu einem fünffachen Formel 1-Weltmeister und einem der größten Rennfahrer aller bisherigen Zeiten machen sollen – bei knüppelharten Geländefahrten in seiner argentinischen Heimat.